

Die deutschen Schnelldampfer. II, Die "Augusta-Victoria"-Klasse - Anschluß an das Weltniveau

Kludas, Arnold

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Kludas, A. (1981). Die deutschen Schnelldampfer. II, Die "Augusta-Victoria"-Klasse - Anschluß an das Weltniveau. *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 4, 93-108. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55873-1>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

DIE DEUTSCHEN SCHNELLDAMPFER

VON ARNOLD KLUDAS

II. Die AUGUSTA-VICTORIA Klasse Anschluß an das Weltniveau

A. Die Schnelldampfer-Politik der Hapag bis 1898

Im ersten Teil dieser Arbeit³¹ wurde im Zusammenhang mit der HAMMONIA bereits kurz die damalige Situation der Hapag geschildert. Die Carr Linie hatte 1881 eine Reihe von Frachtdampfern mit Einrichtungen für Zwischendeckpassagiere ausgerüstet, unterbot die Raten der Hapag und fuhr mit vollen Schiffen, während die Decks der Hapag-Dampfer zunehmend leer blieben. Dieser größte Konkurrenzkampf in der Geschichte der Hapag hatte sich 1886 überraschend zugespitzt, als nach vergeblichen Einigungsverhandlungen die Carr-Linie von dritter Seite Unterstützung erhielt. Die Reederei Rob. M. Sloman schloß sich mit Carr zur Union Linie zusammen und brachte ihre bisher in der Australien Fahrt beschäftigten Dampfer in die neue Gesellschaft ein. Mit ihren zwölf Schiffen stellte die neue Reederei eine tödliche Bedrohung für die Hapag dar, dies um so mehr, als der Inhaber der Auswandereragentur Morris & Co., der dreißigjährige Albert Ballin, fast alle über Hamburg gehenden Auswanderer auf die Schiffe der Union lenkte. Die Situation zwang die Hapag zu Zugeständnissen, die schließlich zur Einigung führten. In einem Pool wurden die Anteile beider Linien in der New York-Fahrt festgelegt. Das wichtigste Ergebnis dieser Verhandlungen aber war – was damals sicher niemand abzuschätzen vermochte – die Übernahme der Passageorganisation des Pools durch die Hapag. Damit war am 1. Mai 1886 der Mann in die Hapag eingetreten, der in der folgenden 30 Jahren zur größten Persönlichkeit der internationalen Schifffahrt werden sollte und der die damals eine Nebenrolle spielende Hapag zur größten Reederei der Welt machte.

Vorläufig galt es allerdings erst einmal die wirtschaftlichen Folgen des fünfjährigen Konkurrenzkampfes zu beheben. Und dazu war es in erster Linie nötig, die Hapag im Nordatlantik wieder auf einen der vorderen Plätze zu bringen. Seitdem der Norddeutsche Lloyd mit seinen Schnelldampfern die Hapag überrundet hatte, waren in der Hamburger Deichstraße immer wieder Überlegungen angestellt worden, durch besseres Schiffsmaterial die eigene Position zu verbessern. Im Januar und im März 1883 beschäftigte sich der Vorstand eingehend mit diesen Fragen und nahm Kontakt zu Direktor Haack vom Stettiner Vulcan auf, der um entsprechende Vorschläge gebeten wurde³². 1884 hatte Hapag-Direktor John Meyer eine Denkschrift ausgearbeitet, auf deren Grundlage verschiedene Werften aufgefordert wurden, Angebote für den Bau von Schnelldampfern abzugeben. Geradezu sensationell ist die Tatsache, daß die Hapag für diese Schnelldampfer den Zweischraubenantrieb vorgesehen hatte. Wenn auch der Hauptgrund für diese Forderung die Notwendigkeit war, wegen des Elbfahrwassers den Tiefgang der Schiffe gering zu halten, so war man sich doch auch über den Sicherheitsaspekt eines solchen Schrittes durchaus klar, wie der folgende Satz aus dem Protokoll beweist: »... wir also dem reisenden Publikum eine Neuerung in der Richtung der Sicherheit bieten würden, welche auf der Newyorker Fahrt noch von keiner Linie geboten wird ...«³³ Auf einer Vorstandssitzung am 6. Oktober 1884 diskutierte man die Angebote der Werften. Am billigsten wollte Napier in Glasgow bauen (3,136 Mio. Mark), das teuerste Angebot hatte der Stettiner »Vulcan« gemacht (3,720 Mio. Mark). Die finanzielle Lage der Gesellschaft verhinderte damals die Erteilung von Aufträgen³⁴.

Erst als sich nach der Auseinandersetzung mit Carr die wirtschaftliche Lage der Hapag zu bessern begann, trat man dem Gedanken an Schnelldampfer wieder näher. Albert Ballin hatte

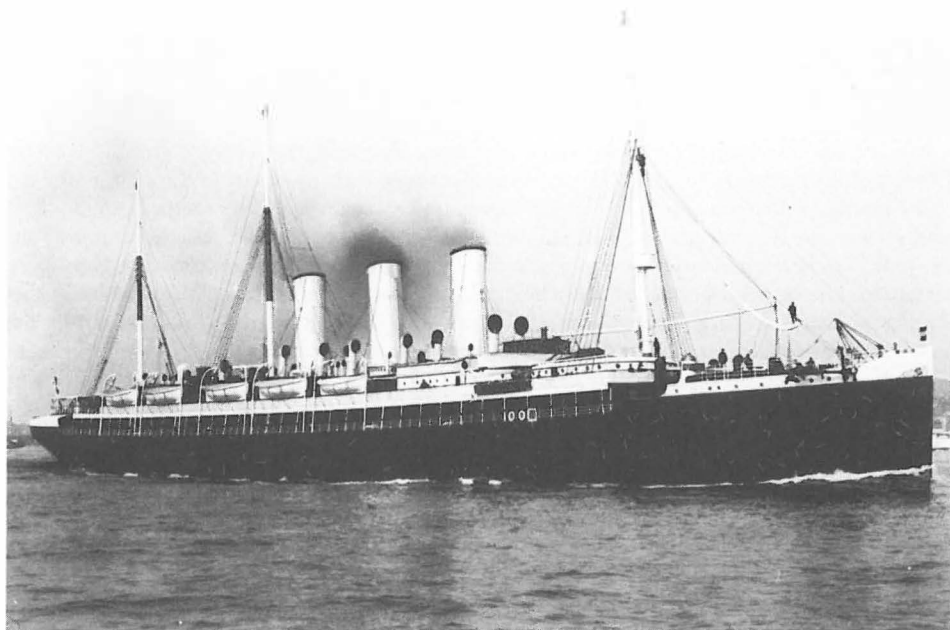


*Hapag-Direktor Albert Ballin um 1890.
(Foto Slg. Kludas)*

schließlich den Vorstand von der Notwendigkeit dieses Schrittes überzeugt. Die Generalversammlung vom 6. Oktober 1887 beschloß den Bau von zwei Doppelschrauben-Schnelldampfern. Die Werften Laird Bros. in Birkenhead und A.G. »Vulcan« in Stettin hatten die günstigsten Angebote abgegeben und erhielten die Aufträge. Zweierlei wurde von der Öffentlichkeit bei dieser Bauvergabe als ungewöhnlich, wenn nicht gar als unverständlich, angesehen: Einmal die Wahl des auf Schnelldampfern bisher noch gar nicht erprobten Zweischraubenantriebs, und zum anderen die Vergabe eines solchen Auftrags an eine im Bau derartiger Schiffe unerfahrene deutsche Werft. Es fehlte nicht an Stimmen, die den Verantwortlichen Leichtfertigkeit vorwarfen. Bei genauem Hinsehen kommt man allerdings eher zu gegenteiligen Schlüssen.

Die 80er Jahre des 19. Jahrhunderts brachten so viele schiffbautechnische und maschinenbauliche Fortschritte und Neuerungen, daß es für die Verantwortlichen in den Reedereien schon eines erheblichen Sachverständnisses bedurfte, diese Entwicklungen daraufhin zu beurteilen, ob sie vorübergehende Modeerscheinungen, technische Fehlentwicklungen oder wegweisende Fortschritte waren. Da waren die neuen Dampfmaschinen mit drei- und vierfacher Expansion; da war die Vervollkommnung des Werkstoffs Stahl, dessen Elastizität und Festigkeit dem Schiffbau ungeahnte Möglichkeiten eröffnete; da war die Einführung des Zweischraubensystems bei Schnelldampfern. Alle diese Neuerungen galt es richtig zu beurteilen; die überlegte Anwendung neuer Technologien konnte einen entscheidenden Vorsprung vor der Konkurrenz bedeuten, während umgekehrt das Ignorieren oder Nichterkennen neuer Trends schnell zu Stagnation oder gar zu Rückschlägen führen konnte. Unter diesen Gesichtspunkten muß die Entscheidung der Hapag Direktoren als ein Musterbeispiel für das rechtzeitige Erkennen und Ausnutzen neuer Tendenzen gelten.

Die Vorteile des Zweischraubenantriebs lagen auf der Hand. Daß er auf Schnelldampfern noch nicht erprobt war, bedeutete beim damaligen Stand der Technik kein Risiko. Zwei führende britische Gesellschaften hatten aus diesen Tatsachen die Konsequenzen gezogen und ungefähr gleichzeitig mit der Hapag – Zweischraubenschnelldampfer bestellt. Die Schiffe der White Star Line und der Inman Line waren im Raumgehalt sogar rund 25% größer als die Hapag Bestellungen. Damit nutzten die Briten die durch den Stahl gegebenen technischen Möglichkeiten voll aus. Daß die Hapag nicht gleichfalls an die 10 000-BRT Marke heranging, lag einmal an den Tiefgangsbeschränkungen durch das Fahrwasser der Elbe und zum anderen daran, daß nicht die Briten, sondern die Bremer und die Franzosen als direkte Konkurrenz anzusehen waren. Deren Schiffe waren also zu überbieten, was die Dampfer der AUGUSTA-VICTORIA Klasse in jeder Hinsicht taten.



Als einer der ersten Zweischrauben-Schnelldampfer der Welt wurde 1889 die AUGUSTA VICTORIA in Dienst gestellt. (Foto Slg. Haviland, Baltimore)

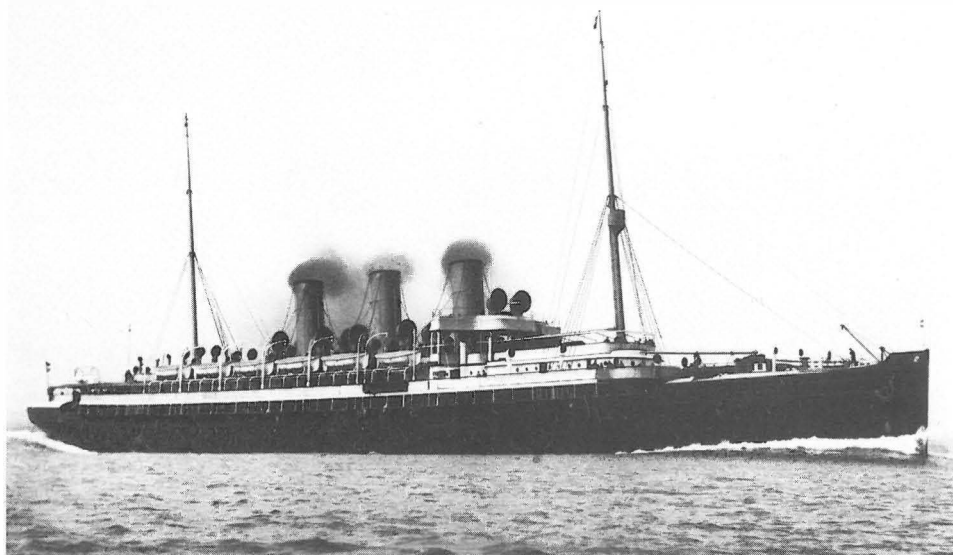
Über das Risiko der Vergabe an eine deutsche Werft dachte man bei der Hapag offenbar realistischer als die in konservativen Ansichten verharrenden Kritiker. Die Hapag hatte schon seit 1873 deutschen Werften den Bau von hochseegängigen Fracht- und Passagierschiffen anvertraut³⁵. 1882 wurden zwei erstklassige Fracht- und Passagierschiffe für den Nordatlantikdienst von deutschen Werften an die Hapag geliefert³⁶, und nun vergab man folgerichtig einen der Schnelldampfer nach Stettin. Es sollte an dieser Stelle überhaupt einmal festgestellt werden, daß nicht der Norddeutsche Lloyd dem deutschen Handelsschiffbau zum Durchbruch verhalf, wie das so gern geschrieben wurde, z. B. von Dr. Neubaur: »Vom Jahre 1881 ergibt sich die ständige Beschäftigung des deutschen Schiffbaues für den Lloyd; ...« wobei es sich »... zum Teil um eine systematische Erziehung des deutschen Schiffbaues zu seiner gegenwärtigen Leistungsfähigkeit, um die Entwicklung unserer größten Schiffswerften zu ihrer gegenwärtigen Bedeutung, um die Befruchtung endlich des Schiffbaues mit neuen Ideen« handelt³⁷. Tatsächlich waren Hapag, Hamburg Süd und Woermann längst Stammkunden deutscher Werften, ehe der Lloyd mit seinen Reichspostdampfern 1885 zum ersten Mal Überseeschiffe in Deutschland bestellte. Und dies tat er nicht aus eigenem Entschluß, sondern weil der Bau dieser Schiffe auf deutschen Werften im Postdampfervertrag mit dem Reich zwingend vorgeschrieben war³⁸.

Die »Vulcan«-Werft lieferte das erste der beiden Schiffe am 24. April 1889 ab. Die AUGUSTA VICTORIA, wie man das bis kurz vor Stapellauf als NORMANNIA geplante Schiff zu Ehren der deutschen Kaiserin getauft hatte, war der dritte Zweischraubenschnelldampfer der Welt nach den Dampfern der Inman Line (siehe Tabelle 5). Ihr folgte am 25. Juni 1889 die von den Laird Brothers gebaute COLUMBIA. Die beiden Hamburger Schnelldampfer gehörten auf Anhieb zu den beliebtesten Schiffen auf dem Nordatlantik, um ihre Auslastung brauchte die Hapag sich keine Gedanken zu machen. Der Erfolg legte im Gegenteil eine Verdichtung des

Dienstes auf wöchentliche Abfahrten nahe. Auf Vorschlag des 1888 zum Direktor berufenen Ballin bestellte die Hapag zwei weitere Schnelldampfer. Am 3. Mai 1890 lieferte die Werft Fairfield in Glasgow die NORMANNIA ab, und am 25. April 1891 machte die beim Stettiner »Vulcan« gebaute, zuerst als VENETIA geplante FÜRST BISMARCK das Quartett voll. Diese letzten Schiffe waren fast 1000 BRT größer als die Vorgänger und einen Knoten schneller (siehe Tabelle 5).

Mit diesen vier Schnelldampfern war die Hapag, die noch vor wenigen Jahren eine ums Überleben kämpfende Reederei dritten Ranges gewesen war, nunmehr in die erste Reihe der Transatlantikreedereien getreten. Auf der sogenannten Kanalroute³⁹ war sie die Nummer Eins und verwies die Bremer und die Cie. Générale Transatlantique (C.G.T.) deutlich auf die Plätze. Jede Woche verließ einer der Dampfer Hamburg, um über Southampton nach New York zu laufen. Die Hamburger boten den schnellsten und homogensten Schnelldampferdienst aller Reedereien, und schon in ihrem Geschäftsbericht für 1890 konnte der Vorstand »mit großer Befriedigung« feststellen, daß die Hapag Schnelldampfer in der amtlichen Liste der amerikanischen Postbehörde die ersten Plätze einnahmen. Eine solche Liste der amerikanischen Postverwaltung für den Zeitraum Juni 1893 bis Juni 1894⁴⁰ gibt als Durchschnittszeit in Stunden für die Dauer der Postbeförderung von New York nach London folgende Zeiten an: NORMANNIA (Hapag) 169,7; COLUMBIA (Hapag) 173,6; TEUTONIC (White Star) 174,2; FÜRST BISMARCK (Hapag) 175,7; MAJESTIC (White Star) 178,3; CITY OF PARIS (Inman) 178,3; CITY OF NEW YORK (Inman) 178,4; ETRURIA (Cunard) 178,9; AUGUSTA VICTORIA (Hapag) 181,9. Als schnellstes Lloyd-Schiff ist die HAVEL mit 183,7 Stunden angegeben, und das schnellste Schiff der C.G.T. in dieser Liste ist mit 203,8 Stunden die LA CHAMPAGNE. Diese Zeiten sagen natürlich nichts über die effektiv erzielten Geschwindigkeiten der Schiffe aus, aber auch hier lagen die Hapag-Dampfer nur knapp unter den damaligen Rekordzeiten. Das Blaue Band hielt 1890 die CITY OF PARIS mit 20,01 Knoten Durchschnittsgeschwindigkeit, die schnellste Hapag-Überfahrt hatte 19,75 Knoten ergeben.

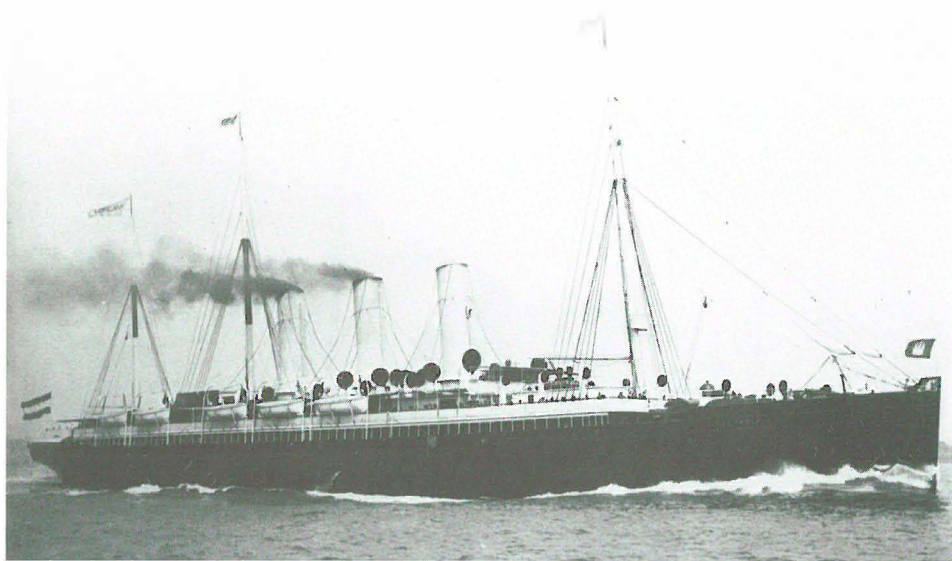
In der Literatur ist oft von den Geschwindigkeitsrekorden der AUGUSTA-VICTORIA-Klasse die Rede, und fast so unausrottbar wie die Mär, die TITANIC habe auf ihrer Jungfernfahrt das Blaue Band holen wollen, ist die Behauptung, daß die FÜRST BISMARCK als erster deutscher Schnelldampfer das Blaue Band gewonnen habe⁴¹. Angesichts der weiten Verbreitung dieses Irrtums und der damit erwiesenen Unklarheit über Rekordfahrten und ihre Gesetzmäßigkeiten scheinen ein paar klärende Sätze über diesen Komplex angebracht. Zuerst einmal ist festzustellen, daß das Blaue Band keine offizielle Auszeichnung ist und von keiner Institution oder gar Behörde verliehen wurde. Es ist auch keine sichtbare Auszeichnung in Form z. B. eines langen blauen Wimpels. Und es gibt keine festgelegten Regeln für diesen Wettbewerb, obwohl sich im Laufe der Jahrzehnte gewisse Usancen eingebürgert hatten. Daß es angesichts dieser vielen Unwägbarkeiten überhaupt zu einem fairen internationalen Wettbewerb kommen konnte, ist auf die Journalisten zurückzuführen, für die diese Rekordfahrten willkommenes Nachrichtenmaterial bedeuteten. Die Massierung internationaler Korrespondenten in New York, dem Endpunkt des Wettbewerbs, garantierte die faire Berichterstattung. Die Journalisten waren sozusagen die Schiedsrichter. Bis in die 80er Jahre des 19. Jahrhunderts spielten Rekordfahrten im Bewußtsein der Öffentlichkeit keine große Rolle, erst das dann einsetzende Zeitalter der Schnelldampfer machte deren Kampf um die schnellste Überquerung des Atlantiks zu einem viel diskutierten Thema. Zu einer Angelegenheit nationalen Prestiges wurde der Wettbewerb dann seit 1898, als zum ersten Mal ein deutsches Schiff, KAISER WILHELM DER GROSSE, gewonnen hatte. Um die Jahrhundertwende begann man auch zum ersten Mal den Begriff Blaues Band auf das Wettrennen der Ozeanriesen anzuwenden, den Journalisten aus dem Pferderennsport entlehnt hatten. Die wichtigste der ungeschriebenen Regeln dieses Wettbewerbs besagt, daß niemals die Ergebnisse von Fahrten in östlicher mit solchen in westlicher Richtung verglichen werden dürfen. Wegen der auf dem Atlantik vorherrschenden westlichen Winde und Strömungen ist die Ost-West-Überquerung die schwierigere, und es hat sich international durchgesetzt, für das Blaue Band nur Fahrten in dieser Richtung anzuerkennen.



Die von der Stettiner »Vulcan«-Werft gelieferte FÜRST BISMARCK war 1891 das Spitzenenerzeugnis des deutschen Schiffbaus, der mit diesem Schiff und der AUGUSTA VICTORIA erstmals Anschluß an die britischen Spitzenleistungen gewonnen hatte. (Foto Slg. Kludas)

Fahrten in umgekehrter Richtung können zwar als Rekordfahrt registriert werden, spielen aber im Wettbewerb ums Blaue Band keine Rolle. Der europäische Endpunkt des Wettbewerbs war für die britischen Schiffe bis zum Ersten Weltkrieg Queenstown (heute Cork) und für die deutschen Schiffe ein wechselnder Punkt im Englischen Kanal; später begannen alle Rekordfahrten im Kanal⁴². Da diese Ausgangspunkte unterschiedliche Entfernungen nach New York bedeuteten, die außerdem noch durch die Routenwahl variiert werden konnten, kam es vor, daß ein mit höherer Durchschnittsgeschwindigkeit als ein Konkurrenzschiff laufender Dampfer trotzdem eine längere Zeit für die Überquerung brauchte. Hier hat sich international durchgesetzt, die gelaufene Durchschnittsgeschwindigkeit zu bewerten⁴³.

Wie konnten nun aber Meldungen über bis dahin schnellste Atlantiküberquerungen in die Presse und schließlich in die Literatur gelangen, ohne daß sie tatsächlich stattgefunden hatten? Da ist einmal die Tatsache, daß die U.S.-Postverwaltung die Hapag Schiffe als schnellste Postdampfer führte, was einen Laien schon glauben machen konnte, daß es sich um die schnellsten Schiffe der Welt handeln müsse. Und eben das konnte man ja auch in der Zeitung nachlesen. Eine Werbebroschüre der Hapag⁴⁴ von 1892 zitiert einige Meldungen. So schrieb die »New York Tribune« am 20. Mai 1889 nach der Jungfernnreise der AUGUSTA VICTORIA: »An ocean record smashed. The fastest maiden trip westward. Splendid promise made by the new steam ship AUGUSTA VICTORIA.« Daß diese Meldung ganz korrekt die schnellste bisherige Jungfernnreise kundtut und nicht etwa die schnellste bisherige Reise überhaupt – nicht jeder Zeitgenosse konnte das differenzieren. Und auch die folgende Meldung des britischen »Star« vom 17. Oktober 1890 berichtete von einem Weltrekord: »The steamship COLUMBIA of the Hamburg American Packet Line, which left New York at two p.m. on Oct. 9, reached Southampton yesterday at noon, having beaten the best record ever made between the two ports by 2 hours and 11 minutes.« Auch hier also kein absoluter Weltrekord, sondern einer zwischen zwei Häfen. Der »Paris Herald« vom 18. September 1891 schreibt von der FÜRST BISMARCK, die eine



Schnelldampfer COLUMBIA in seiner ursprünglichen Form, vergl. Bild S. 107. (Foto Slg. Haviland, Baltimore)

West-Ost-Reise mit 19,75 Knoten Durchschnitt gemacht hatte: »Thus beating the fastest eastward passage yet made by any steamer.« Hier ist die Aussage eindeutig als Bekanntgabe eines absoluten Weltrekords formuliert, der aber derzeit tatsächlich von der CITY OF PARIS gehalten wurde⁴⁵. Alle diese Meldungen basierten auf Presseinformationen der Hapag, deren korrekter Inhalt von Journalisten in gutem Glauben falsch interpretiert wurde. Nicht allen Journalisten und Autoren waren ja die globalen Zusammenhänge bekannt, nicht jeder wußte, daß die Engländer zwischen Liverpool und New York Schiffe laufen hatten, die die deutschen Liner um einen halben Knoten übertrafen. Man schrieb also, was man für die Wahrheit hielt, zumal die Reedereien – sei es die Hapag oder der Lloyd – keinen Anlaß hatten, solche für sie werbewirksamen Irrtümer zu korrigieren.

Das Auftreten der Hapag-Schnelldampfer hatte natürlich für die Konkurrenzlinien weitreichende Konsequenzen. Die französische C.G.T. reagierte mit dem Bau der 9000 BRT großen LA TOURAINE (siehe Tabelle 5), die zwar etwas schneller als die Hapag-Dampfer war, als Einzelschiff aber den ausgewogenen Hapag-Dienst nicht beeinträchtigen konnte. Beim Norddeutschen Lloyd hatte Lohmann mit der Bestellung der Einschraubenschnelldampfer SPREE und HAVEL geantwortet, woraus der Hapag aber ebenfalls keine Nachteile erwuchsen. Und die belgischen und holländischen Gesellschaften konnten den Schnelldampfern schon gar nichts Vergleichbares entgegensetzen. Um so mehr drängten diese kleineren Reedereien auf die Einberufung einer Konferenz, auf der die Fragen des Nebeneinander behandelt werden sollten.

Seit dem Juli 1885 hatten sich auf Initiative der Hapag die vom europäischen Festland nach den U.S.A. verkehrenden Reedereien Hapag, NDL, die belgische Red Star Line und die Holland-Amerika Lijn zur Konferenz der Nordeuropäischen Dampferlinien zusammengeschlossen, die durch Vereinbarungen ruinöse Preiskämpfe verhindern sollte. Diese schon seit einiger Zeit nicht mehr befriedigenden Absprachen bedurften nach Indienstellung des Hapag-Quartetts dringend einer Revision. Die Teilnehmer der Konferenz trafen sich im Januar 1892 in Hamburg, um die vorher in harten Verhandlungen erzielten Ergebnisse zu unterzeichnen. Besonders Lohmann hatte sich lange gesträubt, in die poolartige Aufteilung der Zwischendeck-

quoten unter die Reedereien einzuwilligen, da »er die unbegrenzte Expansionskraft des Norddeutschen Lloyd sich nicht durch einen Pool beschränken lassen wolle«⁴⁶. Doch schließlich beugte sich auch Lohmann den wirtschaftlichen Notwendigkeiten, was nicht zuletzt der Verhandlungskunst Ballins zuzuschreiben war. Der Nordatlantische Dampfer-Linien-Verband war gegründet.

Im Dezember 1892 schloß sich die Hapag einem Dienst an, den der Norddeutsche Lloyd schon ein Jahr zuvor ins Leben gerufen hatte, der Mittelmeer New York-Fahrt. Während die Schnelldampfer in den Wintermonaten auf dem Nordatlantik nicht ausgelastet waren, boten sich auf der Mittelmeerroute gute Verdienstmöglichkeiten durch die Auswandererströme vom Balkan und in den Kajütenklassen durch amerikanische Touristen.

1893 stellte die Cunard Line ihre 13 000 BRT großen Schnelldampfer CAMPANIA und LUCANIA (siehe Tabelle 5) in Dienst. Wenn diese wegen ihres Einsatzes auf der Liverpool New York-Route auch keine unmittelbare Konkurrenz für die Hapag bedeuteten, so vergrößerten sie doch das Gesamtangebot an Passagierplätzen auf dem Nordatlantik. Und das gerade zu einer Zeit, als in den U.S.A. eine Wirtschaftskrise einsetzte, die zum Rückgang der Passagierzahlen führte. Ein Ratenkampf zwischen den kontinentalen Reedereien und den britischen Gesellschaften führte zu einem Preisverfall, der die Kontrahenten schließlich an den Verhandlungstisch zwang. Im September 1895 einigte man sich in Liverpool auf ein Agreement, das die britische Auswandererquote am kontinentalen Verkehr festlegte⁴⁷.

1897 waren endlich die von der Hapag seit den 80er Jahren geforderten Hafenanlagen im hamburgischen Cuxhaven fertig geworden. Das setzte die Hamburg Amerika Linie in die Lage, die Abfertigung der Schnelldampfer nach Cuxhaven zu verlegen, wodurch die zeitraubende Revierfahrt auf der Elbe entfiel. Die dadurch gewonnene Zeit konnte dazu genutzt werden, Cherbourg als weiteren Zwischenhafen anzulaufen. Während der Monate April bis Oktober lief jetzt an jedem Donnerstag ein Schiff von Cuxhaven über Southampton und Cherbourg nach New York. Auch die New Yorker Abfahrten fanden am Donnerstag statt. Ab 1898 wurde auf den Rückreisen Plymouth anstelle von Southampton angelaufen, um den Postweg nach London noch einmal um einige Stunden zu verkürzen.

Inzwischen hatte der Norddeutsche Lloyd unter seinem Generaldirektor Wiegand sein comeback vorbereitet, und im September 1897 stellte er mit KAISER WILHELM DER GROSSE das größte Schiff der Welt in Dienst, das sich bald auch als das schnellste erweisen sollte. Mit seinen 14 000 BRT und 22 Knoten Geschwindigkeit machte es der Hapag deutlich, daß ihr noch keine zehn Jahre alter Schnelldampferpark veraltet war. Und zwar weniger von der Geschwindigkeit her, so schwer dieser Punkt auch wiegen mochte. Auch nicht von der Maschinentechnik oder vom Antriebssystem her, wo inzwischen keine wesentlichen Neuerungen eingeführt worden waren. Nein, das Problem lag in der wachsenden Größe der Schiffe. Der von der Inman Line begonnene Trend zum großen Luxusschnelldampfer hatte sich fortgesetzt. Die Cunard Line hatte 1893 auf die 10 000 Tonner der Inman Line mit 13 000 BRT großen Schiffen geantwortet, und der neue Lloyd Schnelldampfer war fast 14 500 BRT groß. Auf solchen Schiffen konnten den Fahrgästen ein bisher unbekannter Luxus und Bewegungsfreiheit geboten werden, was sicher nicht ohne Auswirkungen auf die Auslastung der Hapag Schiffe bleiben würde, besonders in den von diesen Verbesserungen am meisten betroffenen Kajütsklassen.

Bei der Hapag sah man dieser Entwicklung jedoch verhältnismäßig gelassen entgegen. Da der Lloyd seinen zweiten Schnelldampfer erst im nächsten Jahr erhalten würde, blieb noch etwas Zeit bis zur Entscheidung. Diese wollte man ohnehin erst treffen, wenn die Erfahrungen des NDL mit den neuen Schiffen vorlagen. Bei dem wachsenden Verkehrsaufkommen auf dem Nordatlantik würden sich die Hapag-Schnelldampfer noch einige Jahre zufriedenstellend einsetzen lassen. Und außerdem war es ja nicht so, daß die Hapag den Trend zum Großschiff verschlafen hätte. Anfang 1897 war die 13 000 BRT große PENNSYLVANIA in Fahrt gekommen, der drei Schwesterschiffe folgten. Das waren mit 13 Knoten zwar keine Schnelldampfer, aber mit ihren Einrichtungen für 350 Kajütpassagiere I. und II. Klasse sowie für 2400 Zwi-

schendecker hatten sie eine enorme Kapazität, die auch erfreulich gut genutzt wurde. Denn wegen des Verzichts auf hohe Geschwindigkeiten und wegen der neben den Fahrgasteinrichtungen vorhandenen Frachtkapazität von 14 500 tdw konnte die Hapag den Passagieren attraktive Überfahrtpreise bieten. Es stellte sich zudem heraus, daß eine zunehmende Zahl von Fahrgästen die zusätzlichen drei Seetage auf einem gemütlichen Großschiff den schnelleren Reisen auf den meist vibrationsgeschüttelten Schnelldampfern vorzog. Rein wirtschaftlich waren diese Schiffe nicht zu übertreffen. Die Frage war nur, ob eine Reederei wie die Hapag es sich leisten konnte oder wollte, auf das Schnelldampfer-Image zu verzichten. Diese Frage würde aber frühestens 1898 akut werden, nachdem der Lloyd seinen zweiten Großschnelldampfer in Dienst gestellt hätte.

Tabelle 5

Größe, Geschwindigkeit und Passagierkapazität der internationalen Spitzenschnelldampfer im Vergleich mit den Dampfern der AUGUSTA VICTORIA-Klasse

Name	Reederei	1. Reise	BRT	Kn ^{**}	Fahrgäste		ZwD
					I	II	
City of New York	Inman	1.8.88	10499	20	540	200	1000
City of Paris	Inman	3.4.89	10499	20	540	200	1000
AUGUSTA VICTORIA	Hapag	10.5.89	7661 ⁵²	18	400	120	580
COLUMBIA	Hapag	18.7.89	7578 ⁵²	18	400	120	580
Teutonic	White Star	7.8.89	9984	19	300	190	1000
Majestic	White Star	2.4.90	9965	19	300	190	1000
NORMANNIA	Hapag	22.5.90	8716	19	420	172	700
FÜRST BISMARCK	Hapag	8.5.91	8874	19	420	172	700
La Touraine*	C.G.T.	20.6.91	8893	19	392	98	600
Campania	Cunard	22.4.93	12950	21	600	400	1000
Lucania	Cunard	2.9.93	12952	21	600	400	1000

* Französisches Schiff auf der Kanalroute

** Dienstgeschwindigkeit

Schiffsname in Normaltypen ohne Zusatz = britisches Schiff auf der Route Liverpool – New York

Alle in den Tabellen 5–8 angegebenen Daten gelten für den Zeitpunkt der Indienstellung der Schiffe

Tabelle 6

Ergänzende Hauptdaten zu den Schnelldampfern der AUGUSTA-VICTORIA-Klasse in Tabelle 5

Name	Stapel- lauf	Bau werft	Bau Nr.	NRT	tdw	Länge ü.A. m	Länge p.p. m	Brei- te a. Spt.	Raum- tiefe m	Tief- gang m
AUGUSTA VICTORIA	1.12.88	Vulcan	183	3932	4000	144,8	140,2	17,2	11,6	6,7
COLUMBIA	27. 2.89	Laird	564	3737	3901	145,0	140,2	17,0	11,7	6,7
NORMANNIA	9. 2.90	Fairfield	343	4337	4700	159,0	152,0	17,5	11,6	6,7
FÜRST BISMARCK	29.11.90	Vulcan	197	4464	4745	159,9	153,2	17,5	11,6	6,7

Tabelle 7

Ergänzende Schiffsdaten							Kesselanlagen					
Name	Bestelljahr	Besatzung	Klassifikations- gesellschaft*	Zahl der Decks	davon durchgeh.	wasserd. Abt.	Anzahl Kessel	Dampfdruck atu	Heizfläche m ²	Feuerstellen	Kohlenverbr. t pro Tag	Bunkereinhalt t
AUGUSTA VICTORIA	1887	245	BV	5	2	13	8	10,5	3344	48	247	2400
COLUMBIA	1887	250	BV	5	2	13	9	10,5	3245	48	288	2432
NORMANNIA	1889	300	BV	5	2	13	9	11,2	4315	72	306	2700
FÜRST BISMARCK	1889	313	BV	5	2	13	9	11,0	4356	72	287	2690

* BV = Bureau Veritas

Tabelle 8

Maschinenanlagen und Maschinenleistungen der Schnelldampfer

Name	Art der Masch.	Zylinder Ø (Anzahl)			Kolb. hub mm	Leistung		Geschwindigk.	
		Hoch	Mittel	Niederdr.		PSi norm.	max.	Knoten Dienst	max.
AUGUSTA VICTORIA	III-Exp	1041	1701	2691	1600	12500	14110	18,0	19,20
COLUMBIA	III-Exp	1041	1524	2565	1676	12500	13700	18,0	19,54
NORMANNIA	III-Exp	1016	1700	2690	1676	14840	16250	19,0	20,85
FÜRST BISMARCK	III-Exp	1093	1701	2700	1600	14150	16400	19,0	20,55

III-Exp Dreifach Expansionsmaschine

B. Die Schiffe und ihre Lebenswege

Ihre komfortable Ausstattung, die hohe Geschwindigkeit und der Ruf überdurchschnittlicher Sicherheit bescherte den neuen Schnelldampfern von Anfang an volle Decks in allen Passagierklassen. Leider galt das nur für die Sommermonate von April bis Oktober. In den Wintermonaten reiste nur, wer unbedingt mußte, und das waren keineswegs genug, um die neuen Schnelldampfer rentabel zu beschäftigen. Die Hapag hatte deshalb im Winter 1889/90 die AUGUSTA VICTORIA und COLUMBIA aufgelegt und den Nordatlantikdienst mit langsameren Fracht- und Passagierschiffen aufrechterhalten. Dadurch sparte man zwar die hohen Betriebskosten für die Schnelldampfer, befriedigend war dieser Zustand aber nicht, denn erstens kosteten auch die aufgelegten Dampfer Geld, und zweitens ergaben sich soziale Probleme. Nicht, daß man wegen der nun arbeitslosen 500 Besatzungsmitglieder sonderliche Skrupel gehabt hätte. Aber unter diesen Leuten befanden sich die Spitzenkräfte der Hapag, die in wenigen Monaten wieder gebraucht werden würden. Man mußte sich also etwas einfallen lassen, damit die Schnelldampfer auch im Winter Beschäftigung hatten.

Albert Ballin wußte auch hier einen Ausweg. Er arbeitete eine zweimonatige Vergnügungsreise aus, die von Cuxhaven ins Mittelmeer ging und nach dem Anlaufen von 13 Zwischenhäfen wieder in Cuxhaven endete. In Zusammenarbeit mit den Hapag Agenten wurden in allen angelaufenen Häfen attraktive Landprogramme organisiert. Die so vorbereitete Reise bot man in europäischen und amerikanischen Reiseagenturen dem Publikum erfolgreich als große Orient Exkursion an. 241 Interessenten buchten, viele weitere Anmeldungen mußten unberücksichtigt bleiben. Unter der Führung von Kapitän Barends warf die AUGUSTA VICTORIA am 22. Januar 1891 um 1 Uhr nachmittags in Cuxhaven die Leinen los. Die erste Luxus-Kreuzfahrt in der Geschichte der Schifffahrt hatte begonnen⁴⁹. Über diese historische Reise liegt ein Bericht vor⁵⁰, der die ausgezeichnete Vorbereitung und organisatorische Durchführung belegt und aus dem hervorgeht, daß bis zum Ende der 58tägigen Fahrt unter der international zusammengesetzten Reisegesellschaft eine Atmosphäre der Harmonie erhalten werden konnte.

Unter den Fahrgästen waren 49 Ausländer aus zehn Nationen. Das weibliche Geschlecht war mit 67 Vertreterinnen zwar etwas unterrepräsentiert, was aber in den damaligen gesellschaftlichen Verhältnissen begründet war; Bildungsreisen für Damen galten weithin als ungewöhnlich. Sehr zum Gelingen der Reise trug offenbar die Teilnahme des Ehepaares Ballin bei. Albert Ballin galt als ein witziger und charmanter Gastgeber, und seine Stellung als Direktor der

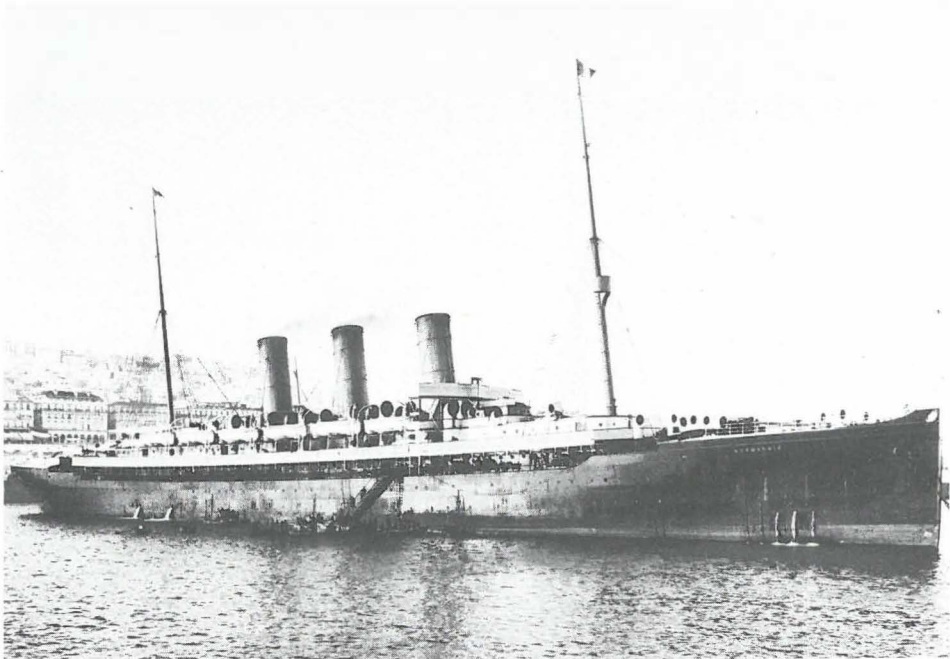
Anhang II. Fahrten-Tabelle der „Augusta Victoria“ während der Orient-Reise 1891.

Hafenplätze	Ankunft				Abfahrt				Dauer					Von d. vorig. Station		Bemerkungen		
	Tag	Monat	Zeit	Rgr. ab Aufm.	Tag	Monat	Zeit	Rgr. ab Aufm.	d. Strecke von d. vorig. Station			am Lande						
									Tage	Stun.	Min.	Tage	Stun.	Min.				
Cuxhaven	22.	Januar	1 0	N.	22.	Januar	1 20	N.	—	—	—	—	—	—	120			
Southampton	23.	"	7 0	N.	24.	"	11 10	N.	1	5	40	1	4	10	425	14	150	London
Gibraltar	28.	"	1 0	N.	29.	"	1 50	N.	3	1	50	1	0	50	1125	15	150	
Genoa	31.	"	9 15	N.	31.	"	6 0	N.	2	7	25	—	8	15	847	15½	230	
Alexandria	4.	Februar	11 0	N.	9.	Februar	2 30	N.	3	17	—	5	3	30	1315	14¾	227	Kairo
Jaffa	10.	"	8 15	N.	14.	"	6 14	N.	—	17	45	4	9	59	263	14½	226	Jerusalem
Beirut	15.	"	6 0	N.	19.	"	8 35	N.	—	11	46	4	14	35	120	10	226	Damaskus
Konstantinopel	22.	"	6 30	N.	26.	"	9 20	N.	2	21	56	3	14	50	842	12	224	
Piräus	27.	"	8 55	N.	1.	März	3 0	N.	—	21	36	2	6	5	354	15	224	Athen
Malta	3.	März	7 10	N.	3.	"	5 20	N.	1	16	10	—	10	10	517	13	224	
Palermo	4.	"	3 40	N.	5.	"	5 20	N.	—	22	20	1	1	10	267	12¼	225	
Neapel	6.	"	7 20	N.	10.	"	8 0	N.	—	14	—	4	12	40	167	12	183	Rom
Lissabon	14.	"	7 15	N.	14.	"	11 30	N.	3	11	15	—	16	15	1271	15½	180	
Southampton	17.	"	9 20	N.	19.	"	7 50	N.	2	9	50	2	10	30	832	14½	137	London, Wight
Cuxhaven	21.	"	0 23	N.	—	—	—	—	—	1	4	33	—	—	410	14½	—	
Summa									25	17	4	31	17	59	8755	14		

Gesamtdauer der Reise ab und bis Cuxhaven: 57 Tage, 11 Stunden, 3 Minuten.
ab und bis Hamburg: 58 Tage, 4 Stunden.

Anmerkung. Zeiten und Entfernungen nach dem Schiffsjournal, mit Berücksichtigung des Zeitunterschiedes.

Diese Fahrtentabelle der AUGUSTA VICTORIA gibt den Verlauf der ersten Vergnügungs-Kreuzfahrt der Geschichte wieder. (Aus Weth, Die Orient Reise der »Augusta Victoria«)



Mit den Schiffen der AUGUSTA-VICTORIA-Klasse führte die Hapag den Geschäftszweig Kreuzfahrten in die Schifffahrtsgeschichte ein. Hier die NORMANNIA auf einer ihrer »Orient-Excursionen« im Hafen von Algier. (Foto Peabody Museum of Salem)

Gesellschaft ermöglichte ihm ein unbürokratisches und unauffälliges Bereinigen etwa aufkommender Probleme. Die nebenstehende Fahrtentabelle gibt Aufschluß über den zeitlichen Ablauf, die angelaufenen Zwischenhäfen und die Landausflüge. Die AUGUSTA VICTORIA erregte in allen Mittelmeerhäfen ungeteilte Aufmerksamkeit. Sie war eins der größten Handelsschiffe der Welt und der größte Passagierdampfer, der bis dahin das Mittelmeer angelaufen hatte. Beim Auslaufen aus Piräus verabschiedete die griechische Marine den Dampfer auf königliche Anordnung mit 15 Schuß Salut. Am 21. März machte die AUGUSTA VICTORIA wieder in Cuxhaven fest. Die positiven Erfahrungen dieser Pionierreise legten eine Wiederholung im nächsten Winter nahe. In den kommenden Jahren führte die Hapag jedes Jahr zwei Orient Kreuzfahrten durch, womit sie eine Entwicklung einleitete, die sie für Jahrzehnte zur bedeutendsten Kreuzfahrtreederei der Welt machen sollte. Am 10. Juli 1894 begründete die AUGUSTA VICTORIA mit dem Antritt der ersten Norwegen Kreuzfahrt die Tradition der Hapag Nordlandreisen, und im Januar 1896 machte die COLUMBIA die erste Kreuzfahrt nach Westindien.

Einen schweren Rückschlag mußten die Schnelldampfer 1892 hinnehmen. Am 14. August war in Hamburg die Cholera ausgebrochen, was sofort zu schärfsten Quarantänemaßnahmen der amerikanischen Behörden gegen Hamburger Schiffe führte und den Auswandererverkehr über Hamburg völlig zum Erliegen brachte. Die Schnelldampfer wurden bis zum Winter in Southampton abgefertigt und gingen dann in den Mittelmeerdienst bzw. machten Kreuzfahrten. Nach dem Abklingen der Seuche gab es Schwierigkeiten mit den Hamburger Behörden, die so strenge Quarantänevorschriften und Gesundheitsuntersuchungen für Auswanderer anordneten, daß die Hapag die Verlegung ihrer Passagierdienste nach Nordenham erwog. Erst Ende Februar konnte die Beförderung von Zwischendeckpassagieren wieder aufgenommen werden, nachdem der Hamburger Senat Zugeständnisse gemacht hatte. Im September 1893



Die NORMANNIA im Hamburger Hafen bei Überholungsarbeiten. Besatzungsangehörige sind auf Stellagen mit dem Anstrich der Schornsteine beschäftigt. Die Dampfer der AUGUSTA-VICTORIA Klasse waren übrigens die ersten Hapag Schiffe mit gelben Schornsteinen, die bis 1902 exklusiv den Schnelldampfern vorbehalten blieben. (Foto J. Hamann)

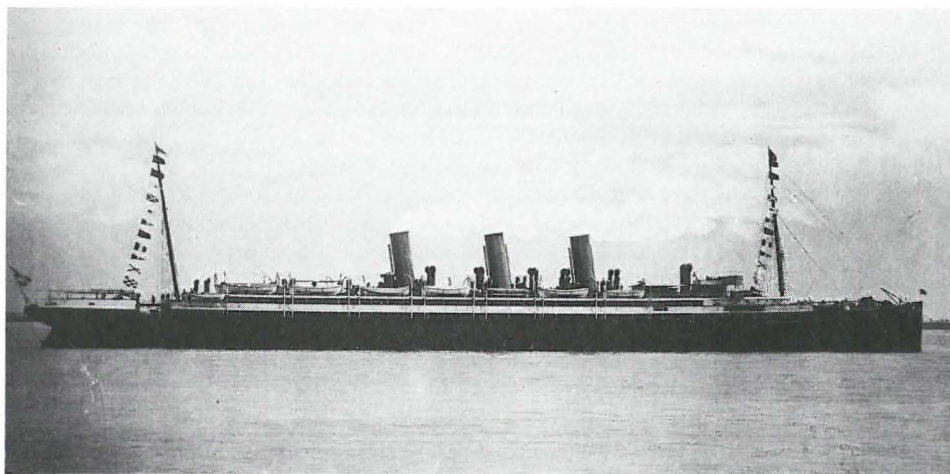
flackerte die Cholera vereinzelt wieder auf, so daß die Hapag ihre Schnelldampfer vorsichtshalber in Wilhelmshaven abfertigte. Glücklicherweise kam es aber nicht zu einem erneuten Ausbruch der Epidemie.

Ein ungewöhnlicher Zwischenfall unterbrach im Mai 1894 eine New York-Reise der FÜRST BISMARCK. Um 1.30 Uhr des 22. Mai lief das Schiff mit Höchstfahrt durch die sichtige Nacht und eine mäßig bewegte See. Plötzlich entdeckten Kapitän Albers und seine Offiziere gleichzeitig mit dem Ausguck im Krähenest voraus ein grünes Licht, das einem mitten im Atlantik begedreht liegenden Segler gehörte. Ein sofort eingeleitetes Rudermanöver verhinderte zwar, daß der Segler tödlich gerammt wurde, ein leichtes Berühren beider Schiffe war allerdings nicht mehr zu vermeiden. Dabei brach dem Segler das Bugspriet ab. Kapitän Albers schickte seinen Zweiten Offizier Ruser mit einem Boot zu dem Kollisionsgegner, der sich als französischer Schoner LOUISE erwies. Das Schiff war leicht beschädigt, aber keinesfalls seeuntüchtig. Trotzdem war die französische Besatzung entschlossen, ihr Schiff aufzugeben. Obwohl Kapitän Albers den französischen Schiffsführer auf das Ungewöhnliche seiner Handlungsweise

ausdrücklich und mehrfach hinwies, blieb dieser dabei, das Schiff verlassen zu wollen. Daraufhin stellte Kapitän Albers eine Besatzung von Freiwilligen zusammen, die die LOUISE nach Falmouth segeln sollte. Das bewog den französischen Kapitän, noch einmal mit seiner Besatzung zu sprechen, die aber bei ihrer Weigerung blieb. So stieg denn die Besatzung des Seglers auf FÜRST BISMARCK über, während die Freiwilligen des Schnelldampfers auf die LOUISE gingen und am 11. Juni Falmouth als Nothafen erreichten. Das Seeamt⁵¹ sowie das britische Board of Trade stellten als Ursache der Kollision die völlig ungeeigneten Laternen der LOUISE fest. Dieser glimpflich abgelaufene Zusammenstoß war der einzige berichtenswerte Unfall auf einem der Hamburger Schnelldampfer.

1895 gab es für die NORMANNIA ein militärisches Intermezzo. Nachdem die britische White Star Line sich gegen Zahlung einer Subvention bereiterklärt hatte, ihre Schnelldampfer TEUTONIC und MAJESTIC mit Geschützunterbauten zu versehen und sie im Kriegsfall als Hilfskreuzer an die Royal Navy zu übergeben, stellte auch die deutsche Regierung entsprechende Überlegungen an. Hapag und NDH wurden gebeten, ihre Schnelldampfer gleichfalls so zu konzipieren, ohne daß allerdings das Reich die Kosten übernahm. SPREE und HAVEL vom Lloyd sowie die Schiffe der AUGUSTA-VICTORIA-Klasse erhielten von vornherein Decksverstärkungen und Unterzüge, die in kurzer Zeit eine Aufstellung von Geschützen ermöglichten. Im Rahmen eines 15tägigen Flottenmanövers wurde die NORMANNIA am 21. Oktober 1895 in Kiel als erster deutscher Hilfskreuzer in Dienst gestellt. Bewaffnet war das Schiff mit folgenden Geschützen: acht 15 cm; vier 12,5 cm; zwei 9 cm und sechs 3,7 cm. Außerdem kamen zwei 22 t-Torpedoboote mit je vier Torpedos an Bord.

Die AUGUSTA VICTORIA hatte sich als das langsamste Schiff des Hapag Quartetts erwiesen. In ihren Durchschnittsleistungen blieb sie stets um bis zu einen Knoten hinter der COLUMBIA zurück, ganz zu schweigen von den beiden anderen Schiffen, die ja ohnehin einen Knoten schneller waren als ihre Schwestern. Man versprach sich von einer Verlängerung des Schiffs günstige Auswirkungen auch auf die Geschwindigkeit. Nach der Saison 1896 ging das Schiff deshalb nach Belfast, wo es bei Harland & Wolff um 18 m verlängert wurde. Gleichzeitig änderte sich die Silhouette durch den Ausbau des mittleren der drei Masten. Nach dem Umbau ergab die Vermessung des jetzt 163,1 m langen Schiffes 8479 BRT. Auch den Namen hatte man jetzt endlich korrigiert. Am 29. April 1897 machte die AUGUSTE VICTORIA ihre erste Reise nach Umbau und Umbenennung.



1897 wurde die AUGUSTA VICTORIA umgebaut und verlängert. Bei dieser Gelegenheit wurde auch ihr Name in AUGUSTE VICTORIA geändert und so der Schreibweise des Namens der deutschen Kaiserin angepaßt. (Foto Slg. Kludas)

Im April 1898 war es zwischen Spanien und den U.S.A. wegen ihres Konfliktes um Kuba zum Krieg gekommen. Die den Amerikanern unterlegene spanische Flotte sah sich nach geeigneten Hilfskriegsschiffen um. Für die Hapag ergab sich die Gelegenheit, zwei ihrer Schnelldampfer zum günstigen Preis zu verkaufen. Da die Indienstellung des Lloyd Dampfers KAISER WILHELM DER GROSSE ein halbes Jahr zuvor der Hamburg-Amerika Linie deutlich gemacht hatte, daß ihre Schnelldampfer nicht mehr die erste Wahl darstellten, gab man COLUMBIA und NORMANNIA am 8. April an die Spanier ab. Unter den neuen Namen RAPIDO und PATRIOTA wurden sie eilig bewaffnet und nach den Philippinen in Marsch gesetzt. Die Niederlage der spanischen Marine in der Schlacht bei Manila veranlaßte die Spanier, RAPIDO und PATRIOTA im Suez Kanal zu stoppen. Nach weiteren schweren Niederlagen der Spanier, besonders der kriegsentscheidenden Schlacht vor Santiago de Cuba, erübrigte sich ein Einsatz der Schiffe, die in spanischen Häfen aufgelegt wurden.

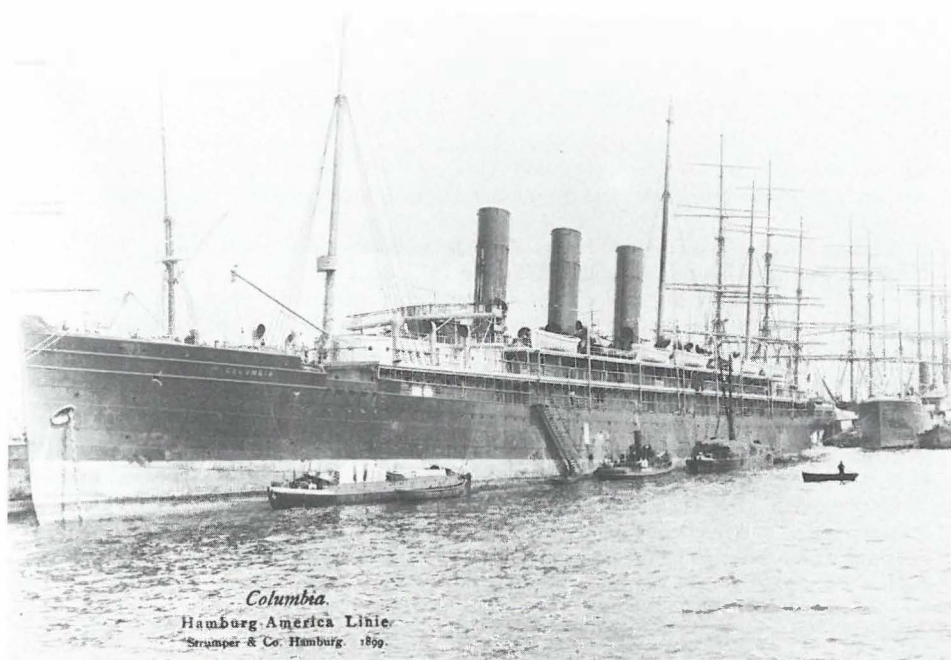
Im November 1899 ging die PATRIOTA ex NORMANNIA in den Besitz der C.G.T. über, die ihren nach einer Kollision gesunkenen Dampfer LA BOURGOGNE ersetzen mußte. Als L'AQUITAINE trat sie am 9. Dezember 1899 ihre erste Reise von Le Havre nach New York an. 1906 verkauften die Franzosen das Schiff zum Abwracken nach Großbritannien.

Die RAPIDO ex COLUMBIA kehrte nach Hamburg zurück. Am 6. Juli 1899 hatte die Hamburg-Amerika Linie das Schiff zurückgekauft und unter dem alten Namen in den New York Dienst eingestellt. Damit besaß die Hapag wieder drei Schnelldampfer.

Die Konkurrenzsituation gegenüber dem NDL hatte sich überraschend dadurch entspannt, daß der Lloyd seinen zweiten Großschnelldampfer, die KAISER FRIEDRICH, wegen zu geringer Geschwindigkeit nicht abnahm. Das bedeutete für die Hapag eine willkommene Atempause. Ab Herbst 1899 liefen dann für ein Jahr sogar wieder vier Schnelldampfer für die Hapag, als diese die KAISER FRIEDRICH von der Bauwerft charterte. Und im Sommer 1900 konnte die Hapag den Lloyd sogar übertreffen, als sie mit der DEUTSCHLAND ebenfalls einen Vierschornstein-Schnelldampfer vom Typ KAISER WILHELM DER GROSSE in Dienst stellte. Diese Hegemonie war allerdings sehr kurzlebig, denn KAISER FRIEDRICH ging im gleichen Jahr an die Werft zurück, und 1901 erhielt der Lloyd seinen zweiten Vierschornsteiner, dem 1903 ein dritter Schnelldampfer folgte. Aber diese Schiffe sind Thema der nächsten Folge.

Im Februar 1904 war nach jahrelangen Reibereien zwischen Japan und Rußland der Krieg ausgebrochen. Nachdem die Japaner ohne Kriegserklärung einen Teil der russischen Flotte vor Port Arthur zusammengeschossen hatten und Admiral Togo in weiteren Aktionen im Vorteil blieb, mußten die Russen sich um einen Ausgleich ihrer Verluste bemühen. Die Hapag und der Norddeutsche Lloyd zögerten keine Sekunde, diese letzte Chance zu nutzen und die ohnehin bald auszumusternden Schiffe für gutes Geld zu verkaufen. Im Juli 1904 wechselten AUGUSTE VICTORIA, COLUMBIA und FÜRST BISMARCK die Flagge. Die Russen begannen sofort mit der Umrüstung zu Hilfskreuzern, und sie beschleunigten diese Arbeiten, als im August die Nachricht von der Vernichtung des russischen Fernostgeschwaders durch die japanische Flotte eintraf. Aus der FÜRST BISMARCK wurde die DON, AUGUSTE VICTORIA folgte als KUBAN, und am 25. August 1904 wurde die TEREK ex COLUMBIA in Dienst gestellt. Ausbildungsfahrten schlossen sich an. Dann war es so weit. Um das Fernostgeschwader zu rächen und um das Kriegsglück in Ostasien doch noch zu wenden, wurde am 14. Oktober 1904 die um Hilfsschiffe verstärkte russische Ostseeflotte von Libau aus nach Ostasien in Marsch gesetzt. Drei ehemalige deutsche Dreischornstein-Schnelldampfer gehörten zu dem Verband, neben zwei früheren Hapag Schiffen die URAL ex KAISERIN MARIA THERESIA. Sieben Monate hatte es gedauert, bis Admiral Rožestvenskij am 27. Mai 1905 das ostasiatische Kriegsgebiet erreichte. In der Straße von Tsushima erwartete ihn Togo und wenige Stunden später war auch dieses zweite russische Fernostgeschwader von den Japanern vernichtet.

KUBAN und TEREK waren dieser Katastrophe entgangen. Rožestvenskij hatte sie am 22. Mai zu einer Sonderaufgabe detachiert. Dabei versenkte die TEREK zwei nach Japan bestimmte Dampfer mit zusammen 10 000 BRT, ehe sie nach Batavia in die Internierung ging. Nach Kriegsende wurde die TEREK am 1. Dezember 1906 außer Dienst gestellt und im folgenden



COLUMBIA und AUGUSTA VICTORIA wurden in ihren ersten Dienstjahren mehrere Male umgebaut. Auf dem Foto ist zu erkennen, daß über der ersten Brücke eine neue Kommandobrücke errichtet wurde und daß die ursprünglich auf dem Brückendeck aufgestellten Boote jetzt auf einem eigenen Bootsdeck stehen, das zu diesem Zweck über die ganze Schiffsbreite ausgedehnt wurde. (Foto Strumper & Co)

Jahr bei Thos. Ward in Preston abgewrackt. Auch die KUBAN war nach Europa zurückgekehrt und ging 1907 in Stettin zum Abwracken.

Das letzte Schiff des ursprünglichen Quartetts, die DON ex FÜRST BISMARCK, war im Oktober 1906 an die Russische Freiwilligen Flotte verkauft worden. Unter dem Namen MOSKVA richtete man das Schiff wieder als Passagierdampfer ein. Am 13. Mai 1907 begann die erste Reise Libau – Rotterdam – New York. Sehr lange dauerte dieses zivile Intermezzo jedoch nicht. Anfang 1908 zwang die Konkurrenz der Russisch-Ostasiatischen D.G. zur Aufgabe des Dienstes. Die MOSKVA wurde aufgelegt.

Im folgenden Jahr erwarb die k.u.k. österreichisch ungarische Marine den Dampfer, um ihn zum U-Boot Mutterschiff umzubauen. In GAA umbenannt, war das Schiff meistens in den Flottenstützpunkten Pola und Cattaro stationiert. Im November 1918 beschlagnahmten die Italiener das Schiff und legten es in Triest auf.

Ende 1919 winkte der ehemaligen FÜRST BISMARCK, die sich nun schon einige Male vom Handels- zum Kriegsschiff und vice versa gewandelt hatte, erneut eine Karriere als Handelsschiff. Die größte österreichische Reederei, Unione Austriaca in Triest, hatte sich nach Abtretung Triests an Italien als italienische Firma »Cosulich« Società Triestina di Navigazione neu etabliert. Nach längeren Renovierungsarbeiten machte das in SAN GIUSTO umbenannte Schiff am 22. Januar 1921 seine erste Reise von Triest über Neapel nach New York. Nach einigen Südamerika-Reisen wurde das Schiff 1922 aufgelegt. Da die italienische Regierung keine weitere Verwendung für die SAN GIUSTO fand, verkaufte sie sie im folgenden Jahr zum Abwracken an Cantiere Breda. 1924 legten die Schneidbrenner letzte Hand an die ehemalige FÜRST BISMARCK.

Anmerkungen:

- 31 Siehe Deutsches Schiffsarchiv 3 · 1980, p. 145ff.
- 32 Vorstands Protokolle der Hapag, Bd. 12, p. 90 und 127.
- 33 Ebd., p. 298ff.
- 34 Ebd., p. 298ff.
- 35 Bis 1879 wurden für die Hapag sieben Schiffe auf folgenden Werften gebaut: Reiherstiegwerft Hamburg (5), Schweißel & Howaldt, Kiel (1) und Flensburger Schiffsbau Gesellschaft (1). Vergl. Kludas, Arnold, und Herbert Bischoff: Die Schiffe der Hamburg Amerika Linie, Bd. 1. Herford 1979. p. 31 37.
- 36 RUGIA vom Stettiner »Vulcan« und RHAETIA von der Hamburger Reiherstiegwerft.
- 37 Neubaur, Paul: Der Norddeutsche Lloyd. Leipzig 1907. Bd. 2. p. 388.
- 38 »Vertrag über die Einrichtung und Unterhaltung deutscher Postdampfschiffsverbindungen mit Ostasien und Australien«, am 3./4. Juli 1885 zwischen dem Deutschen Reich und dem Norddeutschen Lloyd abgeschlossen, Artikel 10: »In die Linien einzustellende neue Dampfer müssen auf deutschen Werften ... gebaut werden.«
- 39 Vergl. Deutsches Schiffsarchiv 3 · 1980, p. 148.
- 40 Abgedr. in: Zur See. 3. Aufl., Hamburg um 1895. p. 362.
- 41 Z. B. 50 Jahre deutscher Schiffbau. Stettin 1907. p. 69; Deutscher Schiffbau 1913. Berlin 1913. p. 55; Bessel, Georg: 1857 1957 Norddeutscher Lloyd. Bremen 1957. p. 63 und 75; Cornwell, E. L., und Jochen Brennecke: Das Blaue Band. In: Schiff und Zeit, Heft 10, (Herford) 1979, p. 15.
- 42 Ausnahme: Die italienische REX fuhr 1933 ab Gibraltar.
- 43 Eine unter Berücksichtigung der genannten Kriterien zusammengestellte Liste der Rekordfahrten in beiden Richtungen findet sich in: Bonsor, Noel R. P.: North Atlantic Seaway, Vol. 5. Jersey 1980 p. 1872.
- 44 Across the Atlantic. Hamburg 1892. p. 10.
- 45 Vergl. Bonsor, Noel R. P.: a.a.O., p. 1872ff.
- 46 Murken, Erich: Die großen transatlantischen Linienreederei Verbände, Pools und Interessengemeinschaften bis zum Ausbruch des Weltkriegs. Jena 1922. p. 24.
- 47 Murken, Erich: a.a.O., p. 58ff.
- 48 Diese offizielle Kurzform ihres umständlich langen Firmennamens hatte die Hapag 1894 eingeführt.
- 49 Die ab 1886 von britischen Häfen ausgehenden sommerlichen Vergnügungsfahrten nach Norwegen entsprachen vom Schiffsmaterial her nicht dem späteren Kreuzfahrtsstandard. In der jüngsten Literatur (z. B. Witthöft, Hans Jürgen: MS Europa. Herford 1979. p. 110; 10 Jahre Hapag Lloyd. Hamburg/Bremen 1980. p. 42) wird die am 24. Juni 1890 begonnene Nordlandfahrt des Lloyd Dampfers KAISER WILHELM II als erste Kreuzfahrt bezeichnet. Dies war jedoch keine von der Reederei ausarbeitete oder angebotene Kreuzfahrt, sondern eine von einer wissenschaftlichen Gesellschaft für ihre Mitglieder veranstaltete Bildungsreise, für die man den Lloyd Dampfer gemietet hatte.
- 50 Weth, H.: Die Orient Reise der »Augusta Victoria« vom Januar bis März 1891. Hamburg 1891.
- 51 Entscheidungen des Oberseeamtes und der Seeämter des Deutschen Reichs. 11 Bd. Hamburg 1897. p. 193ff.
- 52 Amtliche Bureau Veritas Vermessung. Lloyd's Register u.a. wichen anfangs davon ab.